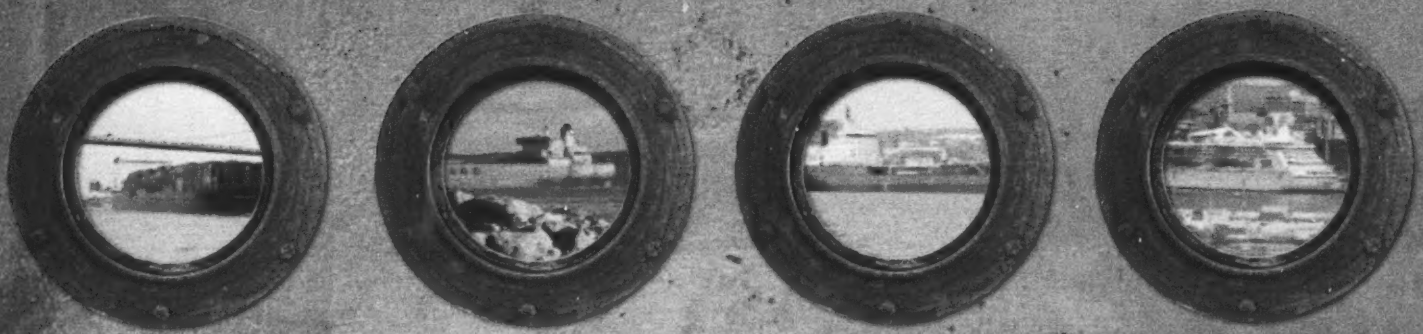


ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Rapport annuel 2009

Canada

Conception : Colour, Traduction : Traductions F. Orvoine Inc. : Impression : Transcontinental

L'Administration gère les services de pilotage à l'échelle du Canada atlantique, un territoire qui comprend quelque 33 000 km de côtes.

Le pilotage maritime est l'une des plus vieilles professions au monde; on parle des pilotes dans certains des documents les plus anciens de l'histoire. Le mot pilote, entré dans l'usage vers 1484, serait emprunté de l'italien *piloto* qui lui viendrait du grec byzantin *pêdôtês* qui signifie « gouvernail ». Origine très appropriée, s'il en est une. Les pilotes modernes, tels ceux qu'emploie l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA), disposent d'équipement et d'outils modernes et perfectionnés pour faire leur travail. Malgré la technologie, ils doivent encore faire appel à leurs solides connaissances des manœuvres des navires afin de les « gouverner » d'une main d'expert.

mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

mission

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs de façon sûre et respectueuse de l'environnement.

vision

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

table des matières

Lettre du Président et du Directeur général 1
Les administrateurs, la direction et l'équipe de gestion 2
Revue de l'année 2009 3
Orientation stratégique 3
Aperçu financier 6
Perspectives pour l'avenir – 2010 et au-delà 9
Zones de pilotage obligatoire 10
Affectations de pilotage 11
Examen comparatif 12
États financiers 13

siège social

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K1

tél. 902.426.2550; téléc. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

Lettre du Président et du Directeur général

Le 3 mars 2010

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités
29e étage, Tour C
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) pour 2009.

L'Administration a atteint en 2009 l'objectif d'autonomie financière qu'elle visait. La profonde récession planétaire qui a débuté à la fin de 2008 et s'est poursuivie en 2009 a eu un impact considérable sur le transport maritime mondial. La région de l'Atlantique a été moins touchée, de sorte que l'Administration n'a enregistré qu'un léger recul des affectations de bateaux par rapport aux prévisions. Ce facteur, conjugué à une hausse des tarifs instaurée au début de 2009, a permis d'enregistrer une croissance financière positive.

Nous tenons à rendre hommage aux parties prenantes de l'Administration, qui ont assisté en grand nombre aux consultations régulières de l'organisme. L'Administration a pu, grâce à leur participation, à leur contribution et à leur collaboration, aller de l'avant afin de remplir son mandat financier. Nous avons aussi satisfait à leurs exigences en matière de sécurité et de ponctualité du service. Les parties prenantes de l'Administration ont appuyé la structure tarifaire instaurée en 2009, et elles ont permis, par leurs encouragements et leur soutien, que d'autres initiatives tarifaires soient mises en place en 2010.

Pendant l'année, les pilotes de l'Administration ont effectué 9 063 affectations dont 99,90 pour cent se sont déroulées sans incident.

L'Administration a toujours pour objectif de remplacer deux de ses bateaux-pilotes vieillissants qui sont en service dans les ports d'Halifax, en Nouvelle-Écosse, et de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Le programme doit débuter en automne 2010, sous réserve de la situation financière de l'Administration à ce moment-là. Les parties prenantes d'Halifax et de Saint John ont convenu d'instaurer en 2008 une surcharge pour le remplacement des bateaux-pilotes afin de couvrir les coûts de conception et de construction initiaux.

Outre les zones de pilotage obligatoire existant dans le Canada atlantique, la région compte de nombreux ports où le pilotage n'est pas obligatoire, dont 17 affichent pour l'heure un trafic commercial actif. En 2009, l'Administration a décidé d'accorder un brevet aux pilotes des ports où le pilotage n'est pas obligatoire. Nous avons à présent un certain nombre de pilotes professionnels parfaitement brevetés auxquels il est possible de faire appel en cas de besoin.

Aucun examen selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP) n'a été mené en 2009, ce qui sera toutefois le cas en 2010-2011 pour certaines zones de pilotage non obligatoire. D'ici là, les recommandations MGRP concernant la rivière Ste-Croix et le port de Bayside, au Nouveau-Brunswick, continuent d'être assujetties au processus réglementaire.

Il importe de souligner qu'une entente de trois ans a été conclue cette année entre la Guilde de la Marine Marchande du Canada (CMSG), qui représente les pilotes de l'APA, et l'Administration. Cette ronde de négociations positive a fait suite à la ratification de deux autres ententes conclues en 2008. Toutes ces négociations ont reflété une volonté sincère de collaborer avec nos employés, qui a été bien accueillie et appréciée par les parties prenantes de l'Administration.

En plus de superviser l'orientation stratégique de l'organisme, les membres de l'Administration participent activement à l'instauration de pratiques de gouvernance d'entreprise efficaces. De concert avec la direction, ils ont perfectionné cette année nos systèmes de gestion des risques et supervisent avec diligence la gestion et le contrôle de nos finances.

Nous avons encore une fois le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue à offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

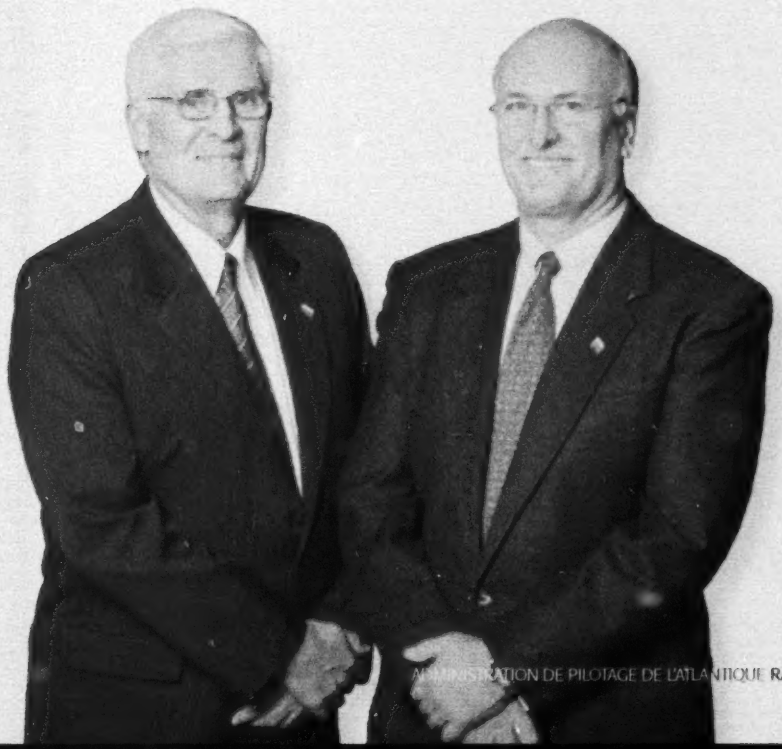
Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le directeur général,

Anthony McGuinness

Le président,

Tom Calkin, BSc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC



Les administrateurs, la direction et l'équipe de gestion

1. William Rooney, représentant du secteur public et vice-président, Morell, Î.-P.-É.
2. Capitaine Alan Stockdale, représentant des pilotes, Halifax, N.-É.
3. Nancy Gordon, directrice administrative
4. Elaine Lockhart, adjointe administrative
5. Elizabeth Stewart, administratrice des ressources humaines
6. Tom Calkin, B.Sc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC, président, Falmouth, N.-É.
7. Jim Stoneman, représentant de l'industrie du transport maritime, Halifax, N.-É.
8. Capitaine Anthony McGuinness, directeur général
9. Brian Bradley, CGA, comptable
10. Peter MacArthur, CMA, directeur des finances
11. Captain David Fox, directeur des opérations
12. Captain Edward Anthony, représentant des pilotes, St. John's, T.-N.-L.
13. John Griffin, gestionnaire des opérations
14. Martin Karlsen, représentant de l'industrie du transport maritime, Halifax, N.-É.
15. Alisa Aymar, CGA, représentante du secteur public, Saulnierville, N.-É.

Le conseil d'administration
La direction et l'équipe de gestion

Revue de l'année 2009

Orientation stratégique 2009

Le Conseil d'administration a retenu comme priorités stratégiques pour l'Administration les six domaines que voici :

- *Le gouvernement de l'Administration*
- *La protection de l'environnement*
- *La qualité du service*
- *L'autonomie financière*
- *La technologie*
- *Les ressources humaines*

Gouvernement de l'Administration

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est une des quatre administrations mises sur pied en 1972 en vertu de *la Loi sur le pilotage*. Selon l'article 18 de la loi, l'Administration a reçu le mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Le Conseil d'administration de l'APA se compose d'un président à temps partiel et d'au plus six membres – deux représentants des pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public. Cette représentation réunit de manière idéale les connaissances du secteur maritime, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le Gouverneur en conseil nomme les membres du Conseil d'administration, et ce dernier répond de sa gestion au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Conseil d'administration compte un certain nombre de comités très actifs et les nouveaux administrateurs reçoivent, au moment de leur nomination, une formation portant sur l'Administration en soi et sur son gouvernement. Le Conseil d'administration dispose ainsi d'un processus et d'une structure efficaces afin de surveiller l'orientation et la gestion de l'Administration pour qu'elle remplisse efficacement son mandat. Les politiques régissant l'administration de l'APA et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés.

En 2007, le Conseil d'administration a mené un processus de planification de l'orientation afin de fournir à l'Administration un plan stratégique à plus long terme que celui offert par le Plan directeur sur cinq ans. L'Administration revoit et met à jour le plan chaque année.

Protection de l'environnement

L'Administration continue à surveiller et à évaluer tous les aspects de son mandat pour cerner des changements dans les facteurs et les circonstances qui pourraient avoir un impact sur la sécurité. Si on détermine qu'un tel changement mérite un examen plus approfondi, l'Administration retient les services d'un conseiller indépendant pour effectuer un examen selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP). La MGRP, élaborée par les administrations de pilotage et Transports Canada, fait appel à une méthodologie de gestion des risques qui a fait ses preuves afin d'évaluer les circonstances dans un secteur donné. L'Administration s'est servie avec succès de la MGRP, et à plusieurs reprises, afin de déterminer les risques inhérents à des conditions changeantes. En 2009, nous n'avons relevé aucune circonstance qui méritait une analyse au moyen de la MGRP.

En 2009, l'Administration a pris l'initiative d'accorder un brevet aux pilotes des 17 ports où le pilotage est facultatif et le trafic commercial est actif. Il y a maintenant dans ces ports un certain nombre de pilotes professionnels parfaitement brevetés au cas où un client demanderait à avoir un service de pilotage.

L'Administration et ses pilotes s'intéressent vivement à la protection de l'environnement et souhaitent que rien ne soit compromis lors de la construction de nouvelles installations ou quand on remarque que le trafic change dans un port. Les ports et l'industrie demandent souvent les commentaires de l'Administration et des pilotes lors de la planification de nouveaux projets. Les conseils peuvent porter sur l'emplacement de nouveaux postes d'accostage, la faisabilité d'accueillir des navires plus gros à une installation, l'analyse du tirant d'air nécessaire sous des structures fixes, ou la programmation de simulateurs utilisés dans la formation des marins. Par exemple, on a consulté l'Administration et les pilotes de Saint John concernant la conception et l'emplacement du nouveau terminal méthanier dans le port. Au Cap-Breton, les pilotes ont donné leur avis sur le dragage du port de Sydney en prévision d'un projet de terminal pour conteneurs dans ce port. Les pilotes d'Halifax ont conçu, en collaboration avec l'Administration portuaire d'Halifax et l'Halifax/Dartmouth Bridge Commision, un système de tirant d'air qui utilise des données GPS pour assurer la navigation sécuritaire des porte-conteneurs post-Panamax sous les ponts portuaires.

Qualité du service

L'Administration rencontre souvent les intéressés dans la région afin de déterminer leurs besoins, de faire rapport sur l'état de ses finances, de discuter de questions liées aux opérations et d'échanger de l'information. En 2009, l'APA a assisté à des réunions de consultation au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador, dans chacun des ports suivants : Saint John (N.-B.), Halifax (N.-É.), Canso (N.-É.), St. John's (T.-N.-L.), Corner Brook (T.-N.-L.) et la Baie Placentia (T.-N.-L.). D'autres réunions ont également eu lieu avec la Fédération maritime du Canada pour discuter du fonctionnement général de l'APA. L'Administration a tenu un total de 16 réunions consultatives pendant l'année. Outre ces réunions organisées par l'Administration, des représentants de l'équipe de gestion ont assisté à de nombreuses autres réunions organisées par des intéressés dans toute la région.

Pendant l'année, l'Administration a tenu sa première assemblée publique annuelle à Saint John (N.-B.). Elle a présenté à cette occasion ses résultats de 2008 et son orientation stratégique aux participants du port de Saint John et à d'autres intéressés. L'Administration tiendra ses prochaines assemblées publiques annuelles dans différents endroits des provinces de l'Atlantique.

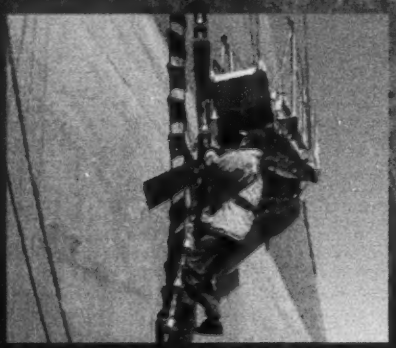
L'Administration a continué à faire des investissements à long terme pour améliorer la qualité du service qu'elle assure. Outre les deux bateaux-pilotes rapides mis en service dans la Baie Placentia en 2007, l'Administration a achevé la conception préliminaire de deux nouveaux bateaux-pilotes pour Halifax et Saint John. L'APA surveille toujours les opérations des bateaux-pilotes dans tous les districts afin de déterminer si des améliorations peuvent être apportées.

L'Administration appuie le déploiement de bouées météorologiques dans plusieurs zones stratégiques afin de fournir des renseignements

Pourcentage des retards selon les motifs en 2009

- Retard du navire ..... 72,6 %
- Retard du pilote ..... 17,7 %
- Temps ..... 5,4 %
- Autres motifs ne relevant pas de l'APA ..... 4,0 %
- Retard du bateau-pilote ..... 0,3 %

En 2009, **99,90 % des affectations** (sur un total de 9 063) se sont **déroulées sans incident.**



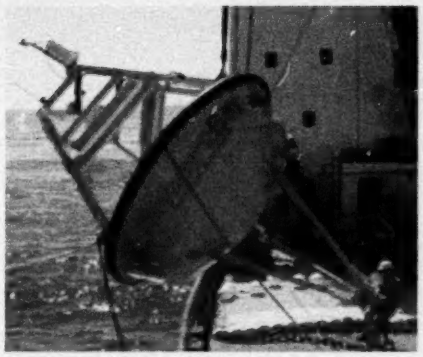
Pilote montant à bord, Saint John, N.-B.

plus exacts et ponctuels sur les conditions météorologiques et maritimes aux pilotes, aux autres marins et à l'industrie. Cette initiative a été menée conjointement par l'Administration et l'Association des pilotes maritimes du Canada, qui sollicitent le soutien de l'industrie et des organismes gouvernementaux.

Indicateurs clés du service

L'Administration consulte ses clients afin d'établir le niveau de service requis dans chaque port. Dans certains ports, le trafic comporte de nombreuses périodes de pointe, ce qui oblige à faire appel à plus de pilotes que la moyenne globale des affectations. L'Administration détermine les besoins en personnel dans chaque zone de pilotage obligatoire en fonction des exigences du client et de l'activité prévue dans chaque port. Pendant les périodes où le trafic est supérieur à cette moyenne, des retards peuvent se produire. L'embauche pour ces rares périodes de pointe coûterait beaucoup trop cher aux clients du port. L'Administration travaille donc avec chaque port pour composer avec ces périodes de pointe. En 2008 et 2009, elle a notamment embauché à Halifax un pilote retraité depuis peu pour un contrat de courte durée durant la période de pointe de la saison des croisières car le trafic extrêmement élevé pendant cette période relativement brève était préoccupant.

Il y a plusieurs années, l'Administration a élaboré une méthodologie structurée pour régler les plaintes formulées à son encontre, et ce en réponse à l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Ce mécanisme, qui se veut le plus convivial possible, a pour but d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant. Le retard dans l'exécution d'une affectation était la raison invoquée le plus souvent. Dans certains cas, le retard est causé par des facteurs qui ne sont pas du ressort de l'Administration, comme le temps ou les retards entraînés par l'indisponibilité de services portuaires, tels que ceux de remorqueurs.



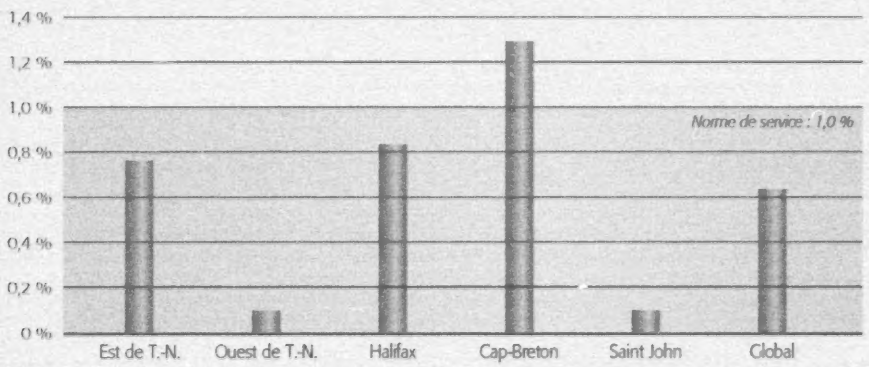
Bouée météorologique installée dans la Baie Placentia, T.-N.-L.

En 2009, l'Administration a reçu en tout 30 plaintes, tous motifs confondus, sur un total de 9 063 affectations. Cela signifie que 99,7 % des affectations ont été effectuées sans faire l'objet d'une plainte.

En 2009, 96,4 % des affectations ont commencé dans l'heure suivant l'heure prévue dans la demande, comparativement à 96,2 % en 2008. La plupart des retards sont survenus dans des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration, comme un navire retardé par des problèmes de cargaison, de main-d'œuvre ou de remorqueur. En 2009, 72,6 % des retards ont été causés par les navires (67,8 % en 2008) et 9,4 % ont été imputables aux conditions météorologiques (7,2 % en 2008). Dans 18,0 % des retards (25 % en 2008), la cause principale était le manque de pilotes ou l'indisponibilité de bateaux-pilotes. La moyenne des retards était de 2,0 heures, contre 2,4 heures en 2008. Le tableau ci-dessous montre les types de retards pour les 3,6 % des affectations qui n'ont pas commencé à temps.

La norme de service de l'Administration consiste à assurer le service dans l'heure suivant l'heure prévue dans la demande (exception faite des retards indépendants de la volonté de l'Administration). Cette norme a été dépassée en 2009, les services de pilotage ayant été fournis à

Pourcentage des retards de pilotage, par district, en 2009



temps pour 99,35 % des affectations (99,05 % en 2008). L'Administration applique aussi cette norme à chaque district ou port. En 2009, seul le Cap-Breton n'a pas respecté la norme (98,7 %). Le tableau ci-dessus montre les résultats pour chaque port ou district.

Incidents de transport maritime en 2009

Les pilotes de l'Administration ont rapporté neuf incidents de transport maritime en 2009. Ils sont tous mineurs et sont décrits ci-dessous :

Type d'incident	2009	2008
Contact avec un quai	5	3
Contact avec l'équipment portuaire	3	1
Contact avec un navire	0	1
Contact avec le fond marin	1	0
Total pour l'année	**9**	**5**

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique. Le nombre total d'incidents indique que 99,90 % des 9 063 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

Autonomie financière

La *Loi sur le pilotage* stipule que le tarif de pilotage doit être établi de sorte que l'Administration puisse exploiter son service de manière autonome sur la plan financier, et que le tarif doit être équitable et raisonnable. Pour parvenir à l'autonomie financière, des ajustements tarifaires sont apportés en fonction des impératifs financiers et opérationnels de chaque port, plutôt que d'appliquer des augmentations tarifaires globales qui viseraient tous les ports. L'objectif visé est l'autonomie financière de chaque zone desservie afin d'éliminer l'interfinancement des ports. L'Administration s'appuie sur des prévisions du trafic maritime et les recettes et dépenses correspondantes pour déterminer la santé financière de chaque port. On surveille tous les aspects des opérations dans une zone donnée pour déterminer si des mesures d'économie conviendraient mieux avant de penser à une augmentation du tarif.

En 2009, l'Administration a modifié son tarif dans 13 zones de pilotage obligatoire : Saint John et Restigouche au Nouveau-Brunswick, Halifax, détroit de Canso, lac Bras d'Or et Sydney en Nouvelle-Écosse, St. John's, Baie Placentia, Holyrood, Humber Arm, Stephenville et Baie des Exploits à Terre-Neuve-et-Labrador, et le pont de la Confédération à l'Île-du-Prince-Édouard. Tous les droits de pilotage dans les autres zones de pilotage obligatoire et de pilotage facultatif sont restés les mêmes.

Personnel,* par catégorie, pour la période 2007 à 2009

	2009	2008	2007
Pilotes employés	45	44	48
Équipage des bateaux-pilotes	14	14	13
Directeurs et administration	10	10	10
Affectateurs	6	6	6
Total	**75**	**74**	**77**
Pilotes à contrat	13	13	9

** Personnel à temps plein (ou équivalent) au 31 décembre de chaque année.*

Au cours des dernières années, certains ports, dont ceux de la Baie Placentia, de St. John's, de Halifax et de Saint John, ont connu une volatilité considérable aux chapitres des activités et des recettes. L'Administration a examiné la structure tarifaire afin de réduire l'impact de cette volatilité tout en éliminant les anomalies et en rendant les tarifs équitables pour tous les clients. Cela a consisté à harmoniser la façon dont les mouvements de navires sont facturés, en veillant à ce que les frais de base couvrent l'utilisation des bateaux-pilotes dans chaque région et qu'il y ait des frais minimums dans les régions qui ont des pilotes salariés. Les changements tarifaires étaient destinés à permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière tout en assurant le service de qualité auquel s'attendent les clients de l'APA.

Technologie

L'Administration considère qu'il est important d'investir dans la technologie pour remplir son mandat. La technologie sert à augmenter la productivité, à améliorer la qualité du service et à garantir la sûreté du pilotage. Il existe un comité de la technologie pour étudier les utilisations possibles de la technologie dans l'intérêt de l'APA. Le comité se compose de représentants des pilotes et de l'équipe de gestion.

L'Administration continue à installer des Systèmes d'identification automatique (SIA) sur tous ses nouveaux bateaux-pilotes afin de fournir aux pilotes et aux équipages des informations précises et opportunes. En 2009, l'Administration a investi à titre d'essai dans une technologie de récupération d'homme à la mer pour deux bateaux à Halifax. Si cette technologie s'avère fiable, il est prévu d'en étendre l'utilisation à d'autres bateaux à l'avenir. Un nouveau site Web public a été conçu et lancé pendant l'année afin d'améliorer la communication entre l'Administration et ses intéressés. En outre, deux sites Web avec accès sécurisé destinés aux clients et aux employés de l'Administration sont en cours de conception afin de permettre un échange d'information efficace entre ces derniers et le centre des affectations ainsi que la direction de l'Administration. Ces sites seront lancés au début de 2010.

Ressources humaines

Dotation

L'Administration s'efforce de conserver une liste de candidats compétents admissibles pour combler

Les pilotes de l'Administration s'entraînent sur le simulateur de mission complète situé au Centre de simulation et d'expertise maritime, Québec, Québec. Cette image montre la simulation d'un porte-conteneurs quittant le port d'Halifax.

les postes de pilotes vacants à l'APA. La liste comporte encore cinq candidats compétents.

Un pilote employé a été ajouté en 2009. Il a été embauché à Halifax (N.-É.) afin de maintenir un niveau de service acceptable dans le port pendant les périodes de pointe. Les autres besoins en effectifs sont demeurés stables pendant l'année.

Formation

L'Administration a dû comprimer ses dépenses en 2009 afin de rétablir sa santé financière. Le programme de formation des pilotes pour 2009 a été réduit dans le cadre de ces efforts. La formation qui n'était pas nécessaire immédiatement a été reportée à plus tard. Le programme progressif de formation des pilotes sera réintroduit à une date ultérieure avec la contribution des représentants des pilotes de chaque zone. Les pilotes apprentis et les pilotes ayant moins d'expérience ont appris sur le tas en compagnie des pilotes expérimentés qui ont joué le rôle de mentors. Au début de leur carrière, tous les pilotes suivent des cours de formation à bord de modèles réduits ou de simulateurs; après avoir acquis une certaine expérience, ils suivent un cours plus avancé. On offre de temps à autre des cours de recyclage aux pilotes d'expérience. D'autres cours celui sur la gestion des ressources de la passerelle, sont également offerts à tous les pilotes. En outre, l'Administration a travaillé avec l'industrie et les pilotes pour mettre au point des cours sur mesure dans des domaines spécialisés comme l'utilisation des remorqueurs pour l'accompagnement des pétroliers et les caractéristiques des systèmes de propulsion Azipod installés sur les paquebots.

Sécurité au travail

L'Administration continue à organiser fréquemment des réunions du Comité de santé et de sécurité au travail et elle est résolue à travailler dans un esprit de consultation avec ce comité, tous les employés et les entrepreneurs pour faire en sorte que le milieu de travail soit toujours sûr et sécuritaire. Le Comité de santé et de sécurité au travail s'est réuni neuf fois en 2009 et 19 problèmes soulevés par le comité ont été réglés avant la fin de l'année.

Examen spécial

En 2007, le Bureau du vérificateur général a effectué un examen spécial de l'Administration comme l'exige l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'objectif était de fournir à l'APA l'assurance raisonnable que ses actifs étaient protégés et surveillés, que ses ressources étaient gérées de manière rentable et efficiente, et que ses opérations étaient menées efficacement. Les vérificateurs ont conclu avec une assurance raisonnable que les systèmes et les pratiques examinés ne présentaient pas de lacunes importantes. Les vérificateurs ont cerné diverses possibilités en vue d'améliorer la qualité des systèmes et des pratiques de l'APA, qui prend des mesures pour donner suite à ces recommandations. En 2009, l'Administration a donné suite à ces recommandations et a apporté des améliorations aux chapitres de la gestion du risque, du gouvernement de l'Administration et dans la délivrance des permis dans les zones de pilotage facultatif. Au chapitre de la gestion du risque, l'Administration s'est dotée d'un cadre global de gestion du risque d'entreprise et a procédé à une analyse en ce sens.

Vérification interne

L'Administration a retenu les services d'un cabinet d'experts-comptables pour la vérification interne. En 2009, une vérification portant sur les contrôles internes de l'Administration a été menée et les résultats ont été présentés au Conseil. Plusieurs recommandations contenues dans la vérification ont été mises en œuvre en 2009.

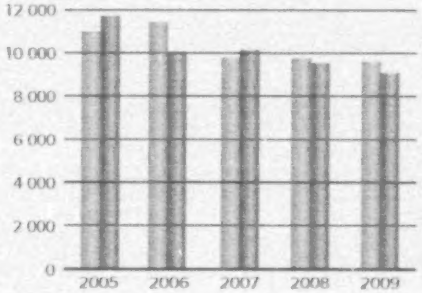
Aperçu financier 2009

En 2009, l'activité économique a été sérieusement affectée par la récession mondiale, et l'industrie du transport maritime a enregistré une baisse généralisée du fret et une chute des tarifs d'affrètement pour les navires. L'Administration de pilotage de l'Atlantique n'a pas échappé aux effets de la récession; elle a toutefois moins ressenti l'impact économique que d'autres acteurs dans l'économie canadienne.

Les budgets sont préparés en même temps que le Plan directeur de l'Administration et ils reposent sur des prévisions du trafic des navires, donc des recettes, pour l'année suivante. Le budget d'exploitation pour 2009 a été établi juste avant que la récession ne frappe le Canada au dernier trimestre de 2008.

Les projections budgétaires commencent par une estimation du nombre et du type de bateaux appelés à faire escale dans les ports du Canada atlantique. Les bateaux battant pavillon étranger composent l'essentiel des navires desservis par l'Administration; en 2009, les navires étrangers ont représenté 74 % du trafic et généré 76 % des recettes. L'Administration a enregistré 9 063 affectations de pilotage durant l'exercice, soit 556 affectations (5,8 %) de moins que prévu. Le nombre réel des affectations a diminué de 5,0 % par rapport à 2008.

Affectations de pilotage prévues et réelles – 2005-2009



	2005	2006	2007	2008	2009
Budget	10 948	11 456	9 799	9 799	9 619
Réelles	11 690	10 041	10 134	9 541	9 063

Le tableau ci-dessous montre une baisse de plus de 21 % des cargos en 2009 par rapport à l'année d'avant. Cette catégorie, qui comprend le fret en vrac, les cargaisons sèches et les cargaisons diverses, ainsi que les navires-rouliers, est celle qui a le plus pâti de la récession. La baisse légère du trafic des pétroliers, en particulier dans la Baie Placentia (T.-N.-L.), a été compensée en partie par le démarrage du projet de GNL à Saint John (N.-B.). L'impact de la récession sur le trafic des porte-conteneurs s'est traduit par une utilisation moindre de la capacité des navires plutôt qu'une

Affectations par type de navire, 2009 et 2008

	2009		2008	
	Affectations	%	Affectations	%
Pétrolier	**4 015**	**44 %**	4 121	43 %
Cargo	**1 892**	**21 %**	2 402	25 %
Porte-conteneurs	**1 321**	**15 %**	1 362	14 %
Autre	**1 194**	**13 %**	1 005	11 %
Paquebot de croisière	**641**	**7 %**	651	7 %
Total	**9 063**	**100 %**	9 541	100 %

baisse du nombre de navires utilisés. La catégorie « Autre » ci-dessus inclut un certain nombre de sources d'activité moins importantes pour l'Administration comme des bateaux de pêche, des plate-formes pétrolières, des navires ravitailleurs, des navires de recherche océanographique ainsi que des dragueurs et des barges.

Les affectations de pétroliers représentent 43 % du trafic mais 57 % des recettes de l'Administration. Ces navires ont tendance à être plus gros que la moyenne et paient donc un tarif plus élevé que les autres bateaux. Dans certains cas, ils desservent aussi des ports, comme celui de la Baie Placentia, où les exigences de pilotage posent un défi plus grand et où les coûts pour fournir le service demandé sont plus élevés.

Pour 2009, les recettes de l'Administration ont été de 1,487 million de dollars ou 7,0 % de moins que prévu au budget. Cette baisse, qui tient en partie à la récession, s'explique surtout par des facteurs locaux dans certains des grands ports.

Le tableau ci-dessous illustre les recettes réelles et les recettes prévues au budget pour les cinq dernières années.

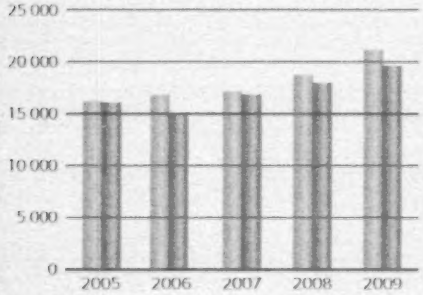
En 2009, l'Administration a tiré 82,6 % de ses recettes des quatre zones de pilotage obligatoire. Le port d'Halifax (N.-É.) est celui qui a généré le plus de recettes, soit 26,9 % des recettes totales pour les zones de pilotage obligatoire, suivi de la Baie Placentia avec un rendement de 23,4 %, du détroit de Canso (N.-É.) avec 17,2 % des recettes et de Saint John avec 15,1 % des recettes. Les 17,4 % restants des recettes ont été générés par les ports de moindre importance.

Trois des quatre grandes zones ont enregistré en 2009 des recettes nettement inférieures aux prévisions, soit 15,6 % de moins que prévu pour la Baie Placentia, 10,3 % de moins que prévu pour Saint John et 6,9 % de moins que prévu pour le détroit de Canso. De toutes les grandes zones, seule Halifax a généré des recettes presque conformes aux prévisions, soit 1,4 % de moins que prévu.

La baisse des recettes dans la Baie Placentia s'explique surtout par la longue fermeture pour cause d'entretien de la raffinerie pétrolière de Come-by-Chance. À Saint John, facteurs ont contribué à la diminution des recettes. Premièrement, la raffinerie de pétrole a été modernisée afin d'augmenter la production, ce qui a entraîné une fermeture des installations bien plus longue que les travaux d'entretien initialement prévus. Ensuite, l'activité au nouveau terminal de gaz naturel liquéfié a été moins importante que prévu. La mise en service de ces installations a été retardée et n'a pas atteint le niveau de production attendu en raison du fléchissement des marchés de gaz naturel dans le nord-est des États-Unis. Le détroit de Canso a aussi enregistré des recettes plus basses que prévu car les expéditions de gypse ont été affectées par le fléchissement de la demande pour les produits de construction. Le tableau ci-dessous illustre les recettes réelles et les recettes prévues au budget pour les zones de pilotage obligatoire en 2009.

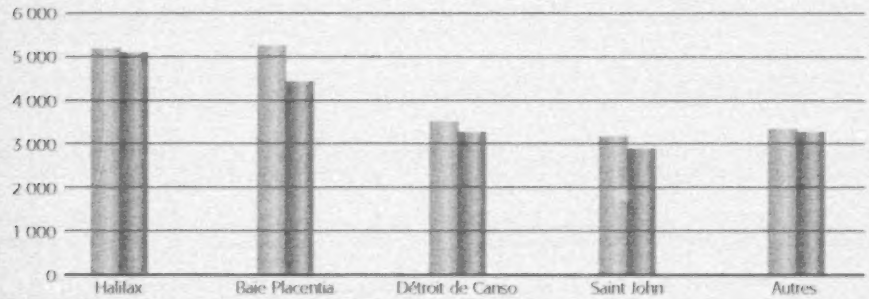
Étant donné que les recettes ont été inférieures aux prévisions, il était important pour l'Administration de réduire les dépenses afin d'éviter de sérieuses conséquences financières. Les dépenses globales pour 2009 ont été inférieures

Comparaison entre les recettes réelles et les recettes prévues au budget – 2005 – 2009 (en milliers de dollars)

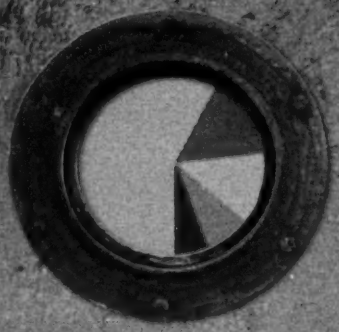


	2005	2006	2007	2008	2009
Budget	16 244	16 871	17 161	18 687	21 135
Réelles	16 172	14 796	16 864	17 956	19 648

Comparaison entre les recettes réelles et les recettes prévues au budget pour les zones de pilotage obligatoire en 2009 (en milliers de dollars)



	Halifax	Baie Placentia	Détroit de Canso	Saint John	Autres
Budget	5 153	5 245	3 409	3 181	3 324
Réelles	5 082	4 429	3 205	2 854	3 283



Recettes tirées du pilotage, par type de navire – 2009

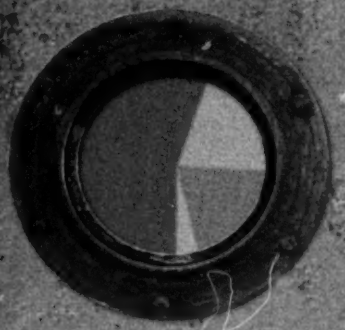
- Pétrolier ..... 57,5 %
- Cargo ..... 15,5 %
- Porte-conteneurs ..... 13,3 %
- Autre ..... 7,7 %
- Paquebot de croisière ..... 6,0 %

L'APA tire 82,6 % de ses recettes de quatre grandes zones.

Pourcentage des recettes tirées du pilotage obligatoire par port – 2009

- Halifax ..... 26,9 %
- Baie Placentia ..... 23,4 %
- Détroit de Canso ..... 17,2 %
- Saint John ..... 15,1 %
- Autres ..... 17,4 %

(Sydney 4,6 %; St. John's 4,4 %; Humber Arm 2,1 %; autres zones de pilotage obligatoire 6,3 %)



Pourcentage des affectations de pilotage par province en 2009

- Nouvelle-Écosse ..... 55,5 %
- Terre-Neuve-et-Labrador ..... 20,3 %
- Nouveau-Brunswick ..... 20,3 %
- Île-du-Prince-Édouard ..... 3,9 %

Les dépenses en 2009 ont été inférieures de 5 % par rapport aux prévisions et de 2 % par rapport à celles de 2008.

En 2009, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a procédé à une refonte en profondeur de son site Web. Ce dernier contient à présent des renseignements plus pertinents pour ses clients et le public.

Dépenses réelles d'immobilisations par rapport au budget pour 2009 (en milliers de dollars)

	Budget	Réelles
Construction ou achat de bateaux-pilotes	255	195
Radoub et équipement de bateaux-pilotes	100	68
Quais et structures	10	–
Logiciel	50	40
Améliorations locatives	20	–
Matériel informatique et de communications	16	20
Total	451	323

de 5 % aux prévisions et de 2 % à celles de 2008. Plusieurs facteurs ont contribué à cet écart favorable par rapport aux prévisions dans toutes les catégories, à l'exception de la formation et de l'amortissement.

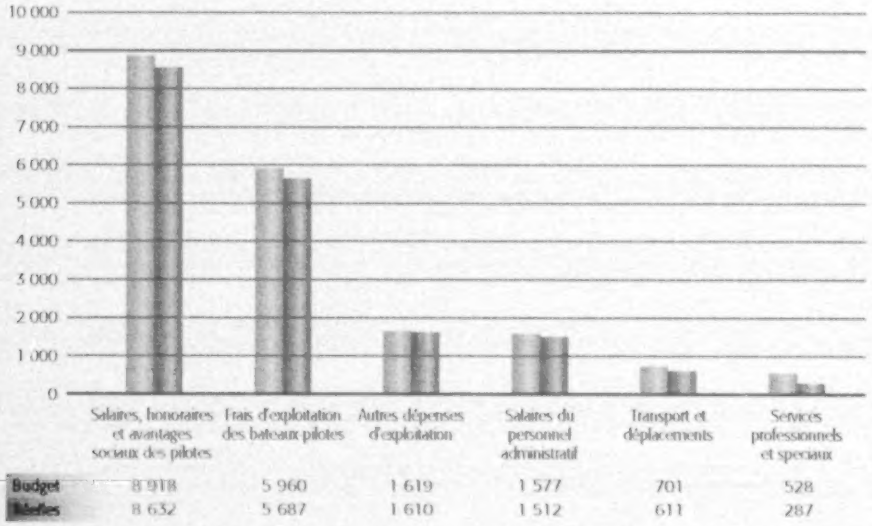
Le tableau qui suit illustre les dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget pour 2009 (en milliers de dollars).

L'Administration a prévu une marge bénéficiaire de 7,0 % sur les recettes de pilotage pour 2009 (compte non tenu des recettes tirées du supplément pour le remplacement des bateaux-pilotes).Compte tenu des recettes inférieures aux prévisions, partiellement compensées par la diminution des dépenses, les résultats réels ont reflété une marge bénéficiaire de 4,9 % sur les recettes de pilotage (compte non tenu des recettes tirées du supplément pour le remplacement des bateaux-pilotes).

Le budget d'immobilisations de l'Administration pour 2009 s'élevait à 451 000 dollars. La dépense la plus importante était allouée à la construction ou à l'achat de bateaux-pilotes. Ce poste de dépense prévu au budget était destiné à la conception de nouveaux bateaux pour Halifax et Saint John, qui a progressé pendant l'année. L'Administration a continué d'investir dans l'électronique et le matériel de sauvetage pour sa flotte de navires, et la dépense est affectée au radoub et à l'équipement des bateaux-pilotes. Un nouveau site Web public a été lancé en 2009 et des progrès notoires ont été effectués avec deux nouveaux sites Web destinés à transmettre de l'information utile aux clients et aux employés de l'Administration. Ces sites sécurisés seront lancés au début de 2010.

Le tableau ci-dessous montre le budget des dépenses d'immobilisations et les dépenses réelles à ce chapitre pour 2009.

Dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget pour 2009 (en milliers de dollars)



Perspectives pour l'avenir – 2010 et au-delà

Le Bilbao Knutsen *au terminal de Canaport LNG, Saint John, N.-B.*

Normes internationales d'information financière

Le Conseil des normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a adopté une stratégie de convergence des principes comptables généralement reconnus au Canada (PCGR) et des Normes internationales d'information financière (NIIF). En réalité, les NIIF vont devenir les PCGR canadiens. L'Administration de pilotage de l'Atlantique devra adopter les NIIF pour l'exercice de 2011.

Un calendrier de convergence indique toutefois qu'un bilan d'ouverture doit être préparé selon les NIIF pour 2010. L'Administration a entrepris le processus de convergence, y compris la préparation d'un plan de mise en œuvre et un examen en fonction des NIIF afin d'évaluer les différences qui existent entre les pratiques comptables de l'Administration et les NIIF. L'Administration s'attend à ce que les changements demandés augmentent sensiblement les coûts d'amortissement des bateaux-pilotes, surtout dans les zones qui ont des navires et de l'équipement plus récents. Cette hausse des coûts sera incluse dans le budget de 2011 et devra être prise en compte pour fixer les tarifs au cours des prochaines années.

Croissance des affaires

Le terminal de Canaport LNG à Saint John (N.-B.) a été mis en activité en 2009 et le niveau de production devrait augmenter à l'avenir. La raffinerie de pétrole à Saint John a été mise à niveau à la fin de 2009, et sa capacité de raffinage devrait grimper de 10 % en 2010 et par la suite. Le développement de la nouvelle mine de potasse près de Sussex se poursuit en dépit de la baisse mondiale de la demande pour des engrais. Le projet devrait être terminé en 2012 et le produit sera expédié par le port de Saint John.

Dans la Baie Placentia, les navires qui se rendront à l'installation de réception du nickel proposée à Long Harbour seront assujettis au pilotage obligatoire. Il est question de rationaliser la production à la raffinerie de pétrole de Come-by-Chance afin d'accroître la capacité d'environ 15 %. Ce projet devrait être terminé en 2012. L'Administration attend toujours la réponse à son projet de faire du secteur de la rivière Ste-Croix et du port de Bayside au Nouveau-Brunswick une zone de pilotage obligatoire. Le projet doit être examiné plus à fond étant donné les eaux internationales qui pourraient devoir être prises en considération. Compte tenu du peu de trafic dans cette région, on ne s'attend pas à ce que la nouvelle zone ait des répercussions financières ou opérationnelles importantes pour l'Administration

De nombreux ports travaillent de manière assidue afin de développer l'industrie des paquebots de croisière au Canada atlantique. Des ports, tels ceux d'Halifax et de Sydney en Nouvelle-Écosse, de Saint John au Nouveau-Brunswick, de Charlottetown à l'Île-du-Prince-Édouard et de St. John's à Terre-Neuve-et-Labrador, poursuivent leurs efforts de marketing afin de vendre la région de l'Atlantique en tant que destination pour les croisiéristes.

La région de Canso (N.-É.) présente un potentiel de croissance accru avec la construction d'un troisième quai aux installations de Statia Terminals et avec les discussions préliminaires déjà entamées au sujet de la création d'un terminal à conteneurs à Melford. On parle également de construire un nouveau terminal à conteneurs dans le port de Sydney, ce qui serait bon signe pour l'avenir de cette région. Le dragage du port de Sydney devrait se faire en 2010 en prévision de l'aménagement du nouveau terminal.

Bateaux-pilotes

L'Administration poursuivra son programme de remplacement de ses bateaux-pilotes en prévoyant deux nouveaux bateaux, un pour le port d'Halifax et un autre pour celui de Saint John. Ces deux ports ont des besoins semblables et l'Administration a terminé la conception préliminaire de ces bateaux en 2009. Selon les prévisions, la construction du premier bateau devrait commencer à la fin de 2010 et le deuxième bateau suivra en temps opportun.

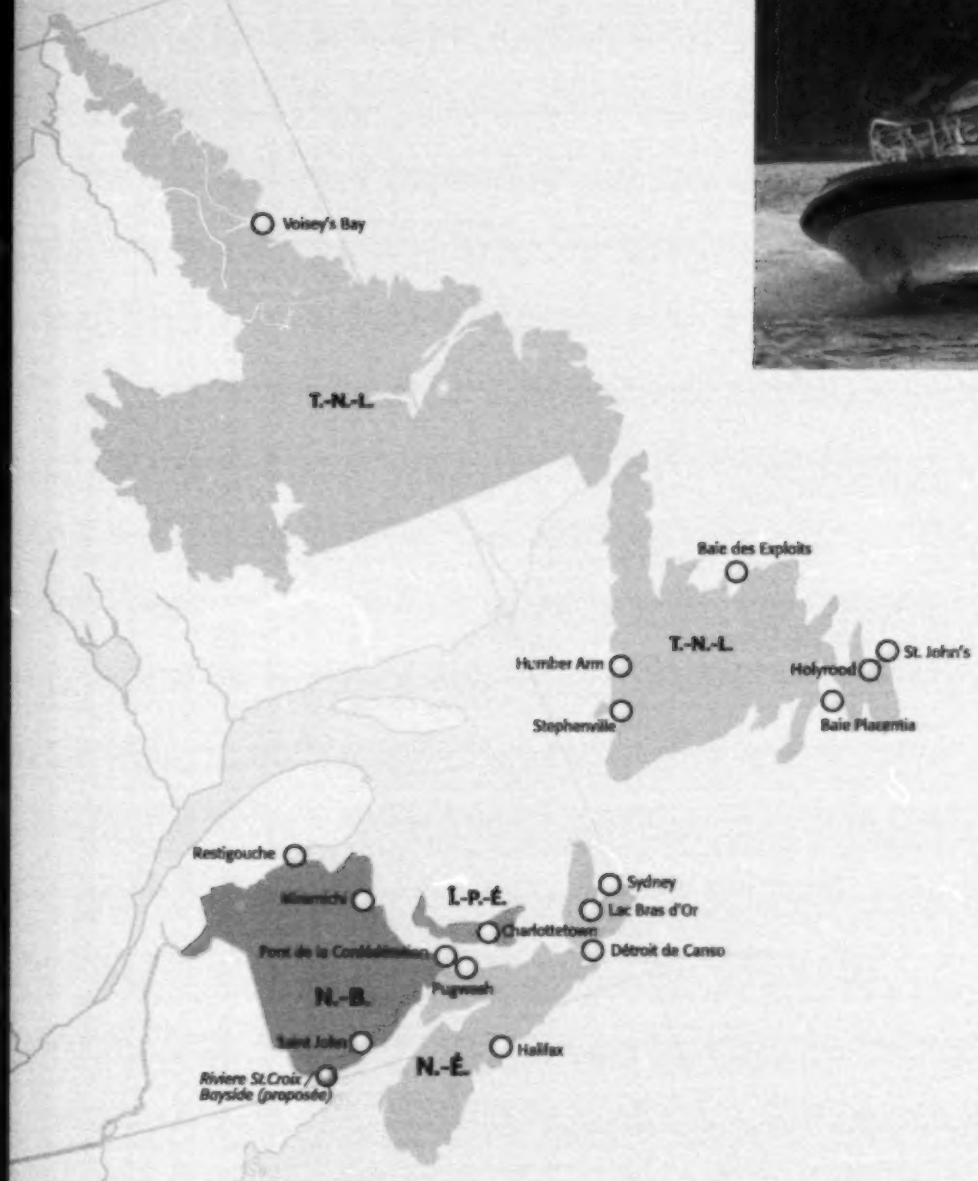
Tarifs

L'Administration a examiné une fois encore sa structure tarifaire afin d'éliminer les inégalités et d'avoir des tarifs équitables pour tous ses clients. Cet examen s'est traduit par l'introduction d'une redevance par tonneau de jauge brute qui constituera une solution de rechange à la redevance unitaire instaurée de longue date. Il est devenu évident ces dernières années qu'à mesure que des bateaux de nouvelle génération sont construits, certaines mesures traditionnelles ne donnent plus une idée juste de la capacité qu'ont les bateaux de générer des rentrées. C'est particulièrement évident dans le cas des paquebots de croisière dont les modèles de nouvelle génération, quoique plus gros, ont souvent une mesure unitaire inférieure. Une autre initiative est en cours d'application : il s'agit d'une redevance de carburant variable perçue dans les ports où l'Administration exploite ses propres bateaux-pilotes. Après avoir consulté ses clients, l'Administration a décidé d'introduire ce prix du carburant variable en 2010.

L'Administration a reçu l'approbation nécessaire pour augmenter les tarifs dans sept ports à compter du 1er janvier 2010. Ces rajustements tarifaires devraient représenter en 2010 une augmentation globale de 6,17 %, des rentrées imputables au pilotage. L'Administration a examiné les besoins en matière de service des clients dans chaque grand port afin de déterminer où il serait possible de faire des économies en réduisant le nombre ou la disponibilité des pilotes et des bateaux-pilotes. Les clients ont indiqué que le service est essentiel et ils ont demandé que les effectifs soient maintenus en l'état afin d'éviter une baisse de la qualité du service. L'APA a tenu compte de leurs exigences pour déterminer les tarifs.

Zones de pilotage obligatoire

*L'*Atlantic Pilot, un des deux navires jumeaux modernes en service dans la Baie Placentia, T.-N.-L.



Région desservie

La *Loi sur le pilotage* a confié à l'Administration de pilotage de l'Atlantique la responsabilité de toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, comme le montre la carte. Dans les limites de cette région, l'Administration a désigné 17 zones de pilotage obligatoire. Elle a recommandé que le secteur de la rivière Ste-Croix et de Bayside (N.-B.), qui en est toujours au stade réglementaire, devienne une zone de pilotage obligatoire. Ce port a été indiqué sur la carte à titre de zone proposée en vue du pilotage obligatoire.

L'Administration a désigné 17 autres zones où il y a une certaine activité commerciale. Comme le pilotage n'y est pas obligatoire, ces zones figurent sur la carte en tant que zones de pilotage facultatif. L'Administration a émis des brevets de pilote pour ces zones et elle va s'efforcer de fournir un service de pilotage, sous réserve de la disponibilité des pilotes et pourvu que cela n'ait pas d'impact sur le service de pilotage obligatoire.

Zones de pilotage obligatiore

Nouveau-Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Terre-Neuve-et-Labrador	Baie des Exploits, Holyrood, Baie Placentia, Stephenville, Humber Arm, St. John's, Voisey's Bay
Nouvelle-Écosse	Lac Bras d'Or, Halifax, Pugwash, Détroit de Canso, Sydney
Île-du-Prince-Édouard	Charlottetown, pont de la Confédération

Porte-conteneurs (à l'avant-plan) et paquebot de croisière (en arrière-plan) dans le port de Saint John, N.-B.

Affectations de pilotage

	2009	2008	2007
Zones de pilotage obligatoire			
Nouveau-Brunswick			
Saint John	**1 631**	1 580	2 044
Miramichi	**19**	15	8
Restigouche	**26**	34	97
Terre-Neuve-et-Labrador			
St. John's	**529**	492	419
Holyrood	**28**	27	37
Baie Placentia	**870**	1 091	1 163
Humber Arm	**218**	271	267
Stephenville	**19**	11	28
Baie des Exploits	**83**	137	120
Voisey's Bay	**7**	10	–
Nouvelle-Écosse			
Halifax	**3 109**	3 116	3 217
Détroit de Canso	**1 248**	1 306	1 485
Sydney	**333**	294	277
Lac Bras d'Or	**37**	59	65
Pugwash	**127**	145	87
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	**200**	190	173
Pont de la Confédération	**108**	123	95
Zones de pilotage facultatif	**471**	640	552
Total	**9 063**	9 541	10 134

Le port de St. John's, T.-N.-L., vu de Signal Hill

Le Queen Victoria contourne l'île Georges dans le port d'Halifax, N.-É.

Pont de la Confédération, en direction de l'Île-du-Prince-Édouard

Examen comparatif
Renseignements financiers et statistiques

	2009	2008	2007
Renseignements financiers (en milliers de dollars)			
Total des recettes	19 648 $	17 956 $	16 864 $
Dépenses			
Traitements, honoraires et prestations	11 323	11 546	11 181
Bateaux-pilotes	5 200	5 045	4 285
Autres dépenses	1 816	2 127	2 074
Total des dépenses	18 339	18 718	17 540
Produit net (perte)	1 309 $	(762) $	(676) $
Recettes de pilotage – Zones de pilotage obligatoire			
Nouvelle-Écosse	9 391 $	7 973 $	7 316 $
	48 %	46 %	44 %
Terre-Neuve-et-Labrador	6 015	5 773	5 585
	31 %	33 %	33 %
Nouveau-Brunswick	3 048	2 604	2 773
	16 %	15 %	17 %
Île-du-Prince-Édouard	445	379	273
	2 %	2 %	2 %
Recettes de pilotage – Zones de pilotage facultatif	560	772	761
	2 %	4 %	4 %
Total des recettes de pilotage	19 459 $	17 501 $	16 708 $
Statistiques			
Unités de pilotage*	3 373 946	3 453 175	3 576 833
Affectations de pilotage	9 063	9 541	10 134
Nombre moyen d'unités par affectation	372	362	353
Incidents**	9	5	11
Pourcentage des affectations sans incidents	99,90 %	99,95 %	99,89 %
Nombre d'employés***			
Pilotes employés	45	44	48
Équipage des bateaux-pilotes	14	14	13
Directeurs et administration	10	10	10
Affectateurs	6	6	6
Total employés	75	74	77
Pilotes d'entreprise	13	13	9

** Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici : la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.*

*** Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes, avec ou sans dommages, déposés par des pilotes autorisés.*

**** Employés à temps plein (ou l'équivalent) en poste au 31 décembre de chaque année.*

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ils s'appuient sur les meilleures estimations et le jugement de la direction, le cas échéant. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de maintenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu de l'information financière exacte.

La direction de l'Administration doit gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Les membres de l'Administration sont responsables de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses obligations en matière d'information financière et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité de vérification, qui se réunit avec la direction et les vérificateurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

La vérificatrice générale du Canada effectue une vérification indépendante des opérations et des états financiers de l'Administration, conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et elle formule une opinion sur les états financiers. Elle a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P. MacArthur, CMA

Halifax, Canada
Le 15 février 2010

Rapport du vérificateur

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2009 et les états des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Nancy Y. Cheng, FCA
vérificatrice générale adjointe

Halifax, Canada
Le 15 février 2010

Bilan

31 décembre 2009

en milliers de dollars	2009	2008
Actif		
À court terme		
Trésorerie	**771 $**	— $
Créances, valeur nette (note 6)	**2 355**	2 519
Frais payés d'avance	**67**	78
	3 193	2 597
À long terme		
Actifs incorporels, valeur nette (note 7)	**192**	186
Immobilisations corporelles, valeur nette (note 8)	**7 891**	8 164
	8 083	8 350
	11 276 $	10 947 $
Passif		
À court terme		
Dette bancaire	**— $**	71 $
Créditeurs et charges à payer (note 6)	**1 119**	1 808
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins d'un an (note 9)	**227**	216
Indemnités de départ (note 10)	**35**	78
	1 381	2 173
À long terme		
Emprunts bancaires (note 9)	**3 829**	4 056
Indemnités de départ (note 10)	**1 225**	1 186
	5 054	5 242
	6 435	7 415
Capitaux propres du Canada		
Capital d'apport	**2 305**	2 305
Bénéfices non répartis	**2 536**	1 227
	4 841	3 532
	11 276 $	10 947 $

Engagements (note 16)
Éventualités (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par les membres de l'Administration :

Un membre,

Un membre,

État des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 décembre 2009

en milliers de dollars	2009	2008
Produits		
Droits de pilotage (note 12)	**19 459 $**	17 501 $
Produits financiers et autres produits (note 13)	**189**	455
	19 648	17 956
Charges		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	**8 632**	8 940
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**5 687**	5 441
Salaires et avantages sociaux du personnel	**1 512**	1 542
Transports et déplacements	**611**	749
Amortissement	**589**	593
Services professionnels et spéciaux	**287**	367
Services publics, fournitures et approvisionnements	**287**	268
Locations	**274**	250
Frais d'intérêts	**211**	218
Formation	**135**	235
Communications	**114**	115
	18 339	18 718
Résultat net et résultat étendu	**1 309**	(762)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**1 227**	1 989
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**2 536 $**	1 227 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2009

en milliers de dollars	2009	2008
Activités d'exploitation		
Rentrées de fonds – clients	**19 256 $**	17 383 $
Sorties de fonds – salariés	**(11 275)**	(11 164)
Sorties de fonds – fournisseurs	**(7 024)**	(6 601)
Autres produits reçus	**539**	216
Versement d'indemnités de départ	**(133)**	(241)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**1 363**	(407)
Activités d'investissement		
Produits de la vente de placements	**–**	692
Produits de la vente d'autres actifs	**17**	18
Achat d'immobilisations corporelles	**(322)**	(927)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(305)**	(217)
Activités de financement		
Produits des emprunts bancaires	**–**	500
Remboursement des emprunts bancaires	**(216)**	(195)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(216)**	305
Augmentation (diminution) de la trésorerie	**842**	(319)
(Dette bancaire) trésorerie au début de l'exercice	**(71)**	248
Trésorerie (dette bancaire) à la fin de l'exercice	**771 $**	(71) $
Information supplémentaire		
Intérêts payés	**211 $**	218 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires

31 décembre 2009

(en milliers de dollars)

1. Objectifs et activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. Réglementation des droits de pilotage

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'établissement des tarifs des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour prescrire les tarifs. Elle doit publier les tarifs des droits proposés dans la *Gazette du Canada*, et quiconque a des raisons de croire qu'un tarif proposé n'est pas dans l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition exposant ses motifs auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) dans les 30 jours qui suivent la publication de la proposition tarifaire.

L'OTC doit faire enquête sur le tarif de droits proposé faisant l'objet d'un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, dans le cas où l'OTC recommande des droits de pilotage inférieurs à ceux que l'Administration a fixés, celle-ci est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé les droits la différence entre les droits versés et les droits recommandés par l'OTC, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

3. Principales méthodes comptables

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Instruments financiers

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides qui arriveront à échéance dans les 90 jours suivant la date de clôture de l'exercice. Ils sont désignés comme détenus à des fins de transaction et comptabilisés à la juste valeur.

La politique de placement à long terme de l'Administration consiste à maximiser le taux de rendement des placements compris dans un portefeuille d'obligations du gouvernement garanties. L'Administration a désigné tous les placements comme détenus à des fins de transaction. Par conséquent, les placements sont comptabilisés à la juste valeur. Celle-ci est fondée sur le cours du marché des placements à la fin de l'exercice. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date de règlement.

Les gains et les pertes réalisés qui résultent de la vente de placements sont comptabilisés à titre de produits financiers et autres produits dans l'exercice au cours duquel ils se sont réalisés. Les gains et les pertes non réalisés qui résultent de variations de la juste valeur sont comptabilisés à titre de produits financiers et autres produits dans l'exercice au cours duquel ils se produisent. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils se sont réalisés. Les produits financiers sont présentés au net des charges de placement.

Les créances, classées comme prêts et créances, et les créditeurs et charges à payer, classés comme autres passifs financiers, sont évalués au départ à la juste valeur, qui correspond approximativement au coût après amortissement en raison de la nature à court terme des éléments.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont d'abord évalués à la juste valeur. Après la comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

(b) Actifs incorporels

Les actifs incorporels de l'Administration comprennent les logiciels acquis et générés en interne. Ils sont comptabilisés au coût diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur relatifs à ces actifs. Les actifs incorporels sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée de vie utile estimative. L'estimation de la durée de vie utile ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la fin de chaque exercice.

La durée de vie utile utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis et générés en interne varie de cinq à dix ans.

Les actifs incorporels sont soumis à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat net. Elle correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception, le coût des matériaux et le coût de la main-d'œuvre directe. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes lorsque la construction est terminée, et ils sont ensuite amortis. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative des actifs, comme suit :

Bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

(d) Indemnités de départ

Les salariés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. L'Administration comptabilise le coût des indemnités de départ futures au cours de l'exercice pendant lequel les salariés lui rendent les services. Elle comptabilise le passif au titre de ces indemnités à mesure que celles-ci sont constituées. La direction établit l'obligation au titre des indemnités de départ constituées selon une méthode fondée sur des hypothèses et ses meilleures estimations. Les changements d'estimations comptables sont imputés ou crédités à l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis de l'exercice au cours duquel ils sont apportés. Ces indemnités de départ représentent la seule obligation de l'Administration qui exige des paiements futurs.

(e) Régime de retraite

Tous les salariés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les salariés doivent cotiser au Régime. Les cotisations de l'Administration au Régime représentent le coût total pris en charge par l'employeur. Ce montant est un multiple des cotisations exigées des salariés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du Régime. Ces cotisations constituent l'obligation totale de l'Administration. Elles sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue de combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

(f) Capital d'apport

Le capital d'apport se compose du coût historique estimatif des immobilisations obtenues du Canada lors de la création de l'Administration et des immobilisations financées grâce aux crédits parlementaires.

(g)Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au moment où les services de pilotage sont rendus.

(h) Incertitude relative à la mesure

La préparation des présents états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont un effet sur les montants déclarés de l'actif et du passif à la date des états financiers ainsi que sur les montants déclarés des produits et des charges au cours de l'exercice. La durée de vie utile estimative des immobilisations incorporelles et des actifs incorporels et l'obligation au titre des indemnités de départ constituées représentent les estimations les plus importantes faisant l'objet d'une incertitude relative à la mesure. Les résultats réels pourraient différer grandement de ces estimations.

(i) Capital

Le capital de l'Administration correspond à ses capitaux propres, ce qui comprend le capital d'apport et les bénéfices non répartis. Les capitaux propres sont représentés par l'actif net. En matière de gestion du capital, les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- préserver la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation en conservant un montant de capital suffisant pour faire face aux pertes d'exploitation possibles, en vue de pouvoir continuer à offrir un service de pilotage sûr et efficace;
- établir une provision pour le coût de construction ou d'acquisition de nouveaux bateaux-pilotes;
- établir une provision pour tout passif non capitalisé ayant trait principalement aux indemnités de départ.

L'Administration mène ses activités de manière à disposer en tout temps du montant de capital requis pour réaliser ces trois objectifs. La structure de capital est rajustée quand des changements touchent la conjoncture économique et les caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. Pour pouvoir maintenir ou rajuster sa structure de capital, l'Administration peut être amenée à modifier ses cibles de rendement des services de pilotage et sa structure tarifaire pour une période donnée, à reporter des projets de construction, ou à vendre des actifs en vue de réduire la dette. L'Administration n'a apporté aucun changement à sa définition de capital ni à ses objectifs, politiques et processus de gestion du capital depuis l'exercice précédent.

4. Changements apportés aux normes comptables

(a) Écarts d'acquisition et actifs incorporels

En novembre 2007, l'ICCA a publié une nouvelle norme comptable, le chapitre 3064 « Écarts d'acquisition et actifs incorporels » qui remplace le chapitre 3062 « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels ». La norme définit les critères de comptabilisation et d'évaluation des actifs incorporels et, en particulier, des actifs incorporels générés en interne. Le chapitre 3064 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er octobre 2008.

La norme fournit des directives sur la comptabilisation des actifs incorporels, incluant les logiciels ne faisant pas partie intégrante du matériel. Avant l'adoption du chapitre 3064, l'Administration comptabilisait les coûts des logiciels en tant qu'immobilisations corporelles. À l'exception du reclassement des logiciels dans les actifs incorporels du bilan, l'application de ce nouveau chapitre n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers de l'Administration.

(b) Changements des estimations

En 2009, l'Administration a modifié la durée de vie utile estimative de certaines catégories d'actifs classés comme des immobilisations corporelles. Les ordinateurs ont désormais une durée de vie utile prévue de quatre ans, contre cinq ans auparavant. La durée de vie utile estimative des logiciels a augmenté et est passée de cinq à dix ans. Ces changements d'estimations ont réduit la charge d'amortissement de 25 $. La durée de vie utile ajustée de ces actifs correspond davantage à ce qui est observé pour des actifs semblables. Ces changements ont été appliqués, prospectivement, à compter du 1er janvier 2009.

(c) Changements de méthodes comptables à venir

Le Conseil des normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a annoncé que toutes les entités qui ont une obligation publique de rendre des comptes adopteront les Normes internationales d'information financière (IFRS) comme principes comptables généralement reconnus du Canada. L'Administration appliquera les IFRS pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011, y compris pour établir et présenter des chiffres correspondants d'un exercice. L'Administration évalue actuellement les répercussions de l'adoption de ces nouvelles normes.

5. Gestion des risques financiers

Aperçu

L'Administration est exposée aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de crédit;
- risque de liquidité;
- risque de taux d'intérêt.

La présente note fournit de l'information sur l'exposition à chacun de ces risques et sur les objectifs, les politiques et les processus de l'Administration pour apprécier et gérer les risques. Des données quantitatives complémentaires sont incluses dans les présents états financiers.

Les membres de l'Administration sont entièrement responsables de l'établissement et de la surveillance d'un cadre de gestion des risques. Ils sont chargés d'élaborer les politiques de gestion des risques de l'Administration et de surveiller leur application.

Les politiques de gestion des risques de l'Administration permettent de recenser et d'analyser les risques auxquels l'Administration est exposée, d'établir des limites et des contrôles appropriés à l'égard des risques et de surveiller les risques et le respect des limites. Les politiques et les pratiques de gestion des risques sont revues à intervalles périodiques afin de prendre en compte tout changement dans les conditions de marché et les activités de l'Administration. À l'aide de programmes de formation et de normes et de procédures de gestion, l'Administration établit un environnement de contrôle rigoureux et stimulant, dans lequel tous les salariés peuvent comprendre leurs rôles et leurs obligations.

Le Comité de vérification encadre la manière dont la direction assure la conformité aux politiques et aux procédures de gestion des risques et il détermine si le cadre de gestion des risques est adéquat par rapport aux risques auxquels l'Administration est confrontée. Pour appuyer le Comité de vérification à cet égard, des vérifications internes sont réalisées par des tiers externes, dans le cadre de contrats. Ces tiers effectuent les examens périodiques des contrôles et des procédures de gestion, et rendent compte de leurs résultats au Comité de vérification.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Il découle principalement des créances clients et des placements de l'Administration.

La valeur comptable de la trésorerie, des créances et des placements représente le risque de crédit maximal auquel l'Administration est exposée.

Les créances ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. La *Loi* prévoit un mécanisme qui interdit de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

La valeur comptable des créances de l'Administration s'établissait à 2 355 $ au 31 décembre 2009 (2 519 $ en 2008). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2009, environ 92 % (92 % en 2008) des créances, selon leur valeur nette, étaient à court terme, tandis que 8 % des créances (8 % en 2008) étaient en souffrance depuis plus de 45 jours. Par le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes sur créances importantes. La provision pour créances douteuses de l'Administration s'élevait à 201 $ au 31 décembre 2009 (167 $ en 2008).

La trésorerie est conservée dans une banque à charte canadienne. En outre, le risque de crédit lié aux placements est atténué du fait que la *Loi sur le pilotage* stipule qu'une Administration ne peut placer des fonds, avec l'approbation du ministre compétent, que dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Pour gérer ce risque, l'Administration vise, dans la mesure du possible, à toujours avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance, que les conditions soient normales ou défavorables, sans subir de pertes inacceptables ou risquer de nuire à sa réputation.

L'Administration s'efforce de disposer en tout temps des ressources nécessaires pour satisfaire aux charges d'exploitation prévues pour une période de 90 jours. Ces charges comprennent le service des obligations financières, mais excluent toute incidence possible de circonstances extrêmes qui ne peuvent être prévues de façon raisonnable, comme les désastres naturels. À cette fin, l'Administration maintient une ligne de crédit de 1 000 $ non garantie, dont le taux d'intérêt ne peut dépasser le taux préférentiel.

La valeur comptable des créditeurs de l'Administration s'établissait à 516 $ au 31 décembre 2009 (1 125 $ en 2008), et ces créditeurs ont tous des échéances inférieures à 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 603 $ au 31 décembre 2009 (683 $ en 2008).

L'Administration a fait des emprunts à vue auprès d'une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2009, ces emprunts totalisaient 4 056 $ (4 272 $ en 2008).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. Ce risque n'est pas important pour l'Administration.

6. Instruments financiers

L'Administration a cédé tous ses placements au cours de l'exercice précédent. Elle n'avait donc plus aucun placement au 31 décembre 2009.

Les créances et les créditeurs sont établis dans le cours normal des activités et sont respectivement exigibles et payables sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond plus ou moins à la juste valeur en raison de leur échéance à court terme.

7. Actifs incorporels

	2009	2008
Coût au début de l'exercice	**591 $**	524 $
Développement	**40**	67
Cessions	**(266)**	–
Coût à la fin de l'exercice	**365**	591
Amortissement accumulé au début de l'exercice	**(405)**	(353)
Amortissement des cessions au cours de l'exercice	**266**	–
Amortissement de l'exercice	**(34)**	(52)
Amortissement accumulé à la fin de l'exercice	**(173)**	(405)
Valeur comptable à la fin de l'exercice	**192 $**	186 $

8. Immobilisations corporelles

2009	Terrains	Bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Coût au 31 décembre 2008	1 $	11 099 $	72 $	731 $	204 $	12 107 $
Ajouts	–	68	195	19	–	282
Cessions	–	–	–	(109)	(49)	(158)
Coût au 31 décembre 2009	**1**	**11 167**	**267**	**641**	**155**	**12 231**
Amortissement accumulé au 31 décembre 2008	–	(3 310)	–	(450)	(183)	(3 943)
Amortissement des cessions au cours de l'exercice	–	–	–	109	49	158
Amortissement de l'exercice	–	(481)	–	(59)	(15)	(555)
Amortissement accumulé au 31 décembre 2009	**–**	**(3 791)**	**–**	**(400)**	**(149)**	**(4 340)**
Valeur comptable au 31 décembre 2009	**1 $**	**7 376 $**	**267 $**	**241 $**	**6 $**	**7 891 $**

2008	Terrains	Bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Coût au 31 décembre 2007	1 $	10 430 $	– $	612 $	204 $	11 247 $
Ajouts	–	669	72	119	–	860
Cessions	–	–	–	–	–	–
Coût au 31 décembre 2008	**1**	**11 099**	**72**	**731**	**204**	**12 107**
Amortissement accumulé au 31 décembre 2007	–	(2 859)	–	(380)	(163)	(3 402)
Amortissement des cessions au cours de l'exercice	–	–	–	–	–	–
Amortissement de l'exercice	–	(451)	–	(70)	(20)	(541)
Amortissement accumulé au 31 décembre 2008	**–**	**(3 310)**	**–**	**(450)**	**(183)**	**(3 943)**
Valeur comptable au 31 décembre 2008	**1 $**	**7 789 $**	**72 $**	**281 $**	**21 $**	**8 164 $**

9. Emprunts bancaires

L'Administration a obtenu du ministre des Finances l'autorisation d'emprunter 4 500 $ pour financer la construction de deux bateaux-pilotes. Les emprunts sont amortis sur une période de 15 ans, avec des taux d'intérêt fixés pour cinq ans. À l'échéance de chaque période de cinq ans, le taux d'intérêt est négocié pour la période suivante. L'Administration a reçu une confirmation écrite de la banque qu'elle n'appliquera pas son droit d'exiger un paiement avant le 31 décembre 2010, pourvu que l'Administration continue de respecter les conditions de remboursement des emprunts. Au 31 décembre, les soldes des emprunts étaient les suivants :

	2009	2008
Emprunt à vue, remboursable par versements mensuels, y compris les intérêts à 5,06 %, amorti sur 15 ans, venant à échéance le 1er septembre 2012, non garanti	**2 684 $**	2 829 $
Emprunt à vue, remboursable par versements mensuels, y compris les intérêts à 5,03 %, amorti sur 15 ans, venant à échéance le 1er février 2013, non garanti	**1 372**	1 443
	4 056 $	4 272 $
Tranche à court terme	**227 $**	216 $
Tranche à long terme	**3 829**	4 056
	4 056 $	4 272 $

Au 31 décembre 2009, la juste valeur estimative des emprunts bancaires était de 4 355 $ (4 371 $ en 2008). L'estimation est fondée sur les remboursements de capital futurs actualisés aux taux d'intérêt courants pour des emprunts semblables.

Les remboursements minimaux de capital qui restent à effectuer sont les suivants :

2010	227 $
2011	239
2012	251
2013	265
2014 et par la suite	3 074
	4 056 $

10. Indemnités de départ

L'Administration verse des indemnités de départ à ses salariés en fonction du nombre d'années de service et du salaire de fin de carrière. Ce régime n'étant pas capitalisé, il ne détient aucun actif. Cela entraîne donc un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. Voici l'information concernant ce régime, établie au 31 décembre :

	2009	2008
Hypothèses :		
Taux d'actualisation	**4 %**	3 %
Taux d'inflation	**2 %**	2 %
Nombre minimal d'années de service prévues	**10 années**	10 années
Âge à la retraite	**60 ans**	60 ans
Obligation au titre des indemnités de départ constituées au début de l'exercice	**1 264 $**	1 249 $
Coût pour l'exercice	**129**	256
Indemnités versées au cours de l'exercice	**(133)**	(241)
Obligation au titre des indemnités de départ constituées à la fin de l'exercice	**1 260 $**	1 264 $
Tranche à court terme	**35 $**	78 $
Tranche à long terme	**1 225**	1 186
	1 260 $	1 264 $

11. Facilité de crédit à l'exploitation

L'Administration a une facilité de crédit à l'exploitation d'un maximum de 1 000 $ dont le taux d'intérêt ne peut dépasser le taux préférentiel. Aucun montant n'avait été tiré sur la facilité de crédit au 31 décembre 2009 (aucun en 2008). L'Administration a accès à cette facilité selon ses besoins. Celle-ci ne comporte pas de date de renouvellement ou d'échéance fixe.

12. Droits de pilotage

En 2009, l'Administration a maintenu le droit supplémentaire pour le remplacement de bateaux-pilotes pour les ports de Halifax, en Nouvelle-Écosse, et de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Ce droit supplémentaire servira à acquitter les coûts de conception initiale et de construction de nouveaux bateaux-pilotes pour chaque port. Il est entré en vigueur le 28 juillet 2008, pour une période de trois ans.

	2009	2008
Droits de pilotage	**19 091 $**	17 333 $
Droit supplémentaire pour le remplacement de pateaux-pilotes		
Halifax (67 $ par affectation)	**207**	93
Saint John (100 $ par affectation)	**161**	75
Total des droits de pilotage	**19 459 $**	17 501 $
Solde disponible provenant des droits supplémentaires au début de l'exercice	**96 $**	– $
Droits supplémentaires pour le remplacement de bateaux-pilotes de l'exercice	**368**	168
Coûts au titre de la conception au cours de l'exercice	**(195)**	(72)
Solde disponible provenant des droits supplémentaires à la fin de l'exercice	**269 $**	96 $

13. Produit d'assurance

Au 31 décembre 2009, l'Administration avait comptabilisé un produit d'assurance de 117 $ (350 $ en 2008) dans les produits financiers et autres produits présentés à l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. Ce gain découle du règlement d'assurance définitif obtenu par suite d'un feu survenu sur un bateau-pilote le 3 juin 2008.

14. Régime de retraite

L'Administration et tous les salariés admissibles cotisent au Régime de retraite de la fonction publique. Elle est tenue de cotiser au Régime de retraite de la fonction publique à raison de 1,91 fois la cotisation de l'employé (2,02 pour 1 en 2008) par rapport à un seuil salarial défini. Pour la portion des salaires supérieure à ce seuil, l'Administration doit verser des cotisations à raison de 7,5 fois la cotisation de l'employé (7,3 pour 1 en 2008). Ce régime verse des prestations en fonction des années de service et de la rémunération moyenne au moment de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées en fonction de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations au Régime de retraite de la fonction publique se répartissent comme suit :

	2009	2008
Cotisations de l'Administration	940 $	945 $
Cotisations des employés	486 $	470 $

15. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions qui s'appliquent aux parties non apparentées. Ces opérations sont négligeables et n'ont pas d'effet important sur les présents états financiers.

16. Engagements

L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location de bureaux et la location de quais pour lesquels elle doit effectuer les versements minimaux suivants :

2010	1 827 $
2011	168
2012	167
2013	144
2014 et par la suite	492
	2 798 $

17. Éventualités

L'Administration fait l'objet de réclamations ou peut faire l'objet de réclamations éventuelles de tiers. Il est impossible de déterminer pour le moment l'issue de ces réclamations. La direction est d'avis que le règlement de ces réclamations n'aura pas d'incidence négative importante sur l'Administration.

18. Chiffres correspondants de l'exercice précédent

L'Administration a retraité certains chiffres de l'exercice précédent dans le but de respecter la nouvelle norme comptable du chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels ».